

DÉBAT PUBLIC

3^{ème} ligne de métro

12 SEPTEMBRE > 17 DÉCEMBRE 2016



CAHIER D'ACTEUR COLLECTIF INTER ASSOCIATIF HANDICAPS 31 (CIAH 31)

Des enjeux de mobilité et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR¹)

Cette 3^{ème} ligne de métro doit satisfaire aux enjeux de mobilité et d'accessibilité pour permettre à tous les usagers de se déplacer confortablement en toute autonomie et sécurité. Il s'agit donc de ne pas reproduire les erreurs des deux lignes existantes. Il est important que ce métro réponde aux exigences fonctionnelles de l'environnement, des déplacements en station (verticaux et horizontaux), de l'information, de l'aménagement intérieur des rames, des validateurs et bornes d'achat.

L'ENVIRONNEMENT

Il est très important que l'environnement immédiat des stations, ainsi que les cheminements pour s'y rendre, soient accessibles: des trottoirs larges et plats sans dévers, avec des bateaux pour traverser facilement, des bandes d'éveil de vigilance (BEV) aux intersections, dégagés de tout obstacle (mobilier urbain, poteau d'éclairage, poubelle...), des places PMR bien différenciées des places dépose-minutes. Les parkings relais devront être dimensionnés et évolutifs pour éviter l'embolisation actuelle. Sinon à quoi bon des stations accessibles s'il est très difficile de s'y rendre? La distance entre 2 stations devra rester la plus courte possible.

Le Collectif Inter Associatif Handicaps Haute Garonne (CIAH 31) se réunit 1/mois à Toulouse pour travailler collectivement, prendre position, informer sur la question des handicaps en Haute Garonne, défendre les droits individuels et collectifs des personnes en situation de handicap, avec tout type de handicap, et de leurs proches. Les représentants des associations du CIAH 31 siègent dans diverses instances: la CDAPH², la COMEX³, le CDCPH⁴, le FIPHFP⁵, les CCA et CIA⁶ de plusieurs communes et interco, le SMTC Tisséo, Mobibus, les commissions de l'agence régionale de santé (ARS). Le CIAH 31 œuvre pour l'accessibilité au sens large, mais également sur la scolarité, la formation professionnelle, l'emploi, le logement, les transports, l'accès aux soins, la culture, les loisirs... l'inclusion et la citoyenneté des personnes en situation de handicap.

Consulter la liste des associations membres de ce collectif:
<http://v2.handi-social.fr/ciah31.html>

COLLECTIF INTER ASSOCIATIF HANDICAPS 31 (CIAH 31)

C/O GIHP MIDI-PYRÉNÉES

10 rue Jean Gilles - Local n° 902
31100 Toulouse

05 61 44 88 33

ciah31@handi-social.fr

<http://v2.handi-social.fr/ciah31.html>

(1) Définition de PMR http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-personnes-a-mobilite-reduite_11726.html

(2) Commission des Droits et de l'Autonomie des Personnes Handicapées qui prend les décisions concernant les demandes déposées en MDPH (Maison Départementale des Personnes Handicapées)

(3) Conseil d'Administration de la MDPH

(4) Conseil Départemental Consultatif des Personnes Handicapées, qui va être remplacé par le CDCA (Conseil Départemental Citoyenneté et Autonomie)

(5) Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées dans la Fonction Publique

(6) Commission Communale d'Accessibilité et Commission Intercommunale d'Accessibilité



Barcelone – Exemple d'accès à une station de métro

LES DÉPLACEMENTS EN STATION

L'ascenseur est un moyen de déplacement incontournable pour la majorité des gens. Outre les personnes en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant ou avec une aide à la marche, les personnes avec bagages l'empruntent aussi régulièrement, ainsi que les personnes âgées ou les parents de jeunes enfants avec poussette. La qualité de la maintenance des ascenseurs est donc essentielle avec un délai rapide d'intervention (15 à 30 min) en cas de panne. Par rapport aux deux lignes de métro existantes, à propos des ascenseurs, il est indispensable de prévoir :

- Des ascenseurs **plus grands** afin qu'un adulte avec poussette, un fauteuil roulant avec accompagnant, un voyageur avec bagage ou un cycliste puissent l'emprunter ensemble. De plus, le gabarit de la population a tendance à augmenter et donc la largeur moyenne des fauteuils roulants augmente aussi au fil des ans.
- **Au moins, 2 ascenseurs pour desservir l'accès aux stations**, 2 pour chaque quai et une sortie directe depuis les quais. Actuellement, quand un ascenseur est en panne, cela crée une rupture de la chaîne de déplacement.
- Des ascenseurs **privilegiant une entrée du côté opposé à la sortie** pour ne pas avoir à faire des marches arrières en fauteuil. Reculer en fauteuil est souvent difficile surtout lors de forte affluence, même si l'ajout d'un miroir dans l'ascenseur facilite la manœuvre.

- Un **délai de fermeture des portes plus long** afin d'avoir le temps d'entrer ou de sortir sans risque de choc avec la porte.
- **Des boutons de commandes positionnés sur les 2 côtés** (droit et gauche), car beaucoup de personnes sont hémiplégiques, ou ont une main déjà prise pour tenir leur canne. Les personnes ayant un champ de vision réduit sur un côté ont aussi des difficultés à voir les boutons positionnés sur leur mauvais côté.
- L'indication par la **synthèse vocale à l'ouverture des portes de la direction du quai desservi** par l'ascenseur, comme par ex « Descente sur le quai métro Terminus Ramonville ». Ainsi les erreurs d'orientations seront plus facilement décelables par les personnes aveugles ou mal voyantes ou pour celles ayant des difficultés cognitives.

Un cheminement plus clair doit être réfléchi : bande d'aide à l'orientation (BAO), notamment dans les pôles d'échanges, logo plus gros, meilleur contraste de couleur. Hauteur, police et taille de caractères doivent rendre visible la signalétique par une personne de petite taille ou en fauteuil roulant qui se retrouve dans une foule.

Les **points positifs** à garder absolument : l'alarme sonore indiquant l'ouverture/la fermeture des portes, les indications en braille, le miroir dans les ascenseurs à entrée/sortie unique.

Les **escalators** sont aussi un moyen de déplacement essentiel, notamment pour les personnes ayant un problème de fatigabilité ou de mobilité. S'il existe un escalator sur la station, il sera d'un seul tenant sur l'ensemble du déplacement vertical. Les stations actuelles ont souvent un escalator suivi d'un escalier. Des personnes se trouvent alors en difficulté au milieu de leur déplacement, elles n'ont parfois pas d'autres recours que de continuer avec les escaliers.

Les **tapis roulants** devront également être accessibles aux fauteuils roulants.

Concernant les stations ayant des interconnexions, le cheminement sera optimisé pour le rendre le plus court possible (Jean Jaurès est un cauchemar!). Multiplier la prise d'ascenseurs n'est pas synonyme de gain de temps. Les personnes marchant avec difficulté sont lentes et vite fatigables. Prévoir aussi des strapontins ou des appuis ischiatiques le long des cheminements pour se reposer.

LA SIGNALÉTIQUE, L'INFORMATION ET LE REPÉRAGE

Une meilleure signalétique visuelle et sonore est nécessaire pour tous, aidant au repérage ainsi qu'une information judicieuse. Prévoir ainsi :

- Un **éclairage** bien étudié pour ne pas éblouir
- **Éviter les reflets** sur la signalétique
- Des **pictogrammes** pour le repérage des stations
- La **matérialisation sur le sol d'une signalétique visuelle** pour qu'une personne de petite taille ou en fauteuil roulant puisse la voir si elle se retrouve au milieu d'une foule
- **Repérage des ascenseurs par les télécommandes** détectant les feux sonores pour les personnes aveugles et malvoyantes
- Une **bonne signalétique** (hauteur, police et taille de caractères doivent rendre visible la signalétique), notamment dans les stations interconnectées pour faciliter l'orientation durant tout le cheminement et éviter de se trouver à contre flux des autres usagers, ce qui réduira les bousculades et risques de chutes pour les plus vulnérables
- Une **information en amont sur l'indisponibilité des ascenseurs** avec annonce vocale dans les rames pour informer de la panne éventuelle d'un ascenseur à la prochaine station. Cela éviterait de sortir de la rame pour reprendre la prochaine, surtout lors de fortes affluences
- **Informations** relatives aux horaires, l'état du trafic, la disponibilité du réseau, les ascenseurs en panne, **disponibles sur une application** pour smartphone et sur le **site internet** de mobilité intermodale.

L'AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR DU MATÉRIEL ROULANT

La lacune verticale et horizontale entre le quai et la rame doit être inférieure à 2 cm (il ne faut donc pas de quai en courbe). Il faudrait que la largeur des rames soit plus importante que les actuelles pour représenter 150 % de la dimension des rames de la ligne A et B. Pour garantir la sécurité, veiller à la largeur des portes et au système de fermeture. Il faut repenser l'aménagement intérieur des rames pour **libérer de l'espace** pour les fauteuils roulants, poussettes, bagages encombrants, vélos et handbikes.

Actuellement, la barre verticale située en face des portes gêne la circulation des fauteuils et poussettes créant un encombrement limitant le passage pour les autres usagers. Envisager peut-être de mettre des sièges fixes aux extrémités de la rame et des assis-debout sur la zone centrale. En Espagne notamment, dans les métros, il y a des zones dédiées dans les rames permettant la présence de fauteuils roulants, poussettes, bagages encombrants sans gêner les autres voyageurs.



Aménagement intérieur de la zone PMR dans le métro de Madrid conçu par CAF



Aménagement intérieur d'une rame de métro à Barcelone

Afin d'inciter au civisme, la bande sonore, qui annonce les stations dans les rames, rappellera aussi que les places assises sont réservées en priorité aux personnes ayant des difficultés à se tenir debout, et titulaires de la carte de priorité.

LES VALIDATEURS ET LES BORNES D'ACHAT

Les portillons PMR pour la validation des tickets stigmatisent une catégorie de la population. Nous aimerions que les **portillons soient unifiés** et conçus pour permettre à tous les usagers de les utiliser facilement : passage assez large pour les fauteuils ou bagages encombrants, validateurs abaissés pour faciliter la validation aux personnes de petite taille ou en fauteuil, boutons d'ouverture positionnés sur les deux côtés pour ne pas gêner les hémiplé-giques.

Actuellement, les **bornes d'achat de titres de transport** avec leur écran tactile sont inaccessibles aux aveugles et malvoyants et sont trop hautes pour les personnes de petite taille ou en fauteuil. Nous souhaitons que dans chaque station, il y ait au moins une borne d'achat abaissée avec une synthèse vocale de l'écran comme pour les distributeurs de billets.

En ce qui concerne les **tarifs**, nous souhaitons une tarification sociale et dé-gressive en fonction des revenus des personnes.

EN CONCLUSION

Nous aspirons à ce que cette 3^{ème} ligne de métro soit conçue sur les **principes de la conception universelle** et soit un modèle d'accessibilité apportant **confort d'usage en autonomie et sécurité** à tous les usagers en facilitant la mobilité à travers la métropole toulousaine. Elle contribuera ainsi à l'amélioration de la **qualité de vie pour tous les citoyens**.

Sur le choix de l'itinéraire et du mode de transport, nous regrettons que le choix de cette 3e ligne de métro se fasse avant la finalisation du projet Mo-bilités 2020-2030-2040, empêchant d'en apprécier la pertinence à l'échelle du PDU et de l'intermodalité.

cndp

Commission nationale
du débat public

DÉBAT PUBLIC 3^{ème} ligne de métro
10 place Occitane - 31000 - Toulouse T. 05 67 77 80 21
m3t@debatpublic.fr metroligne3toulouse.debatpublic.fr